Pêches et Océans Canada | Fisheries and Oceans Canada

Garde côtière canadienne | Canadian Coast Guard

Garde côtière canadienne

Niveaux de service et Normes de service

juin 2007

Canada

Publié par :

Direction communications
Pêches et Océans Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0E6

MPO/ /2007-1330
©Sa majesté la Reine du Chef du Canada 2007
N° cat. : Fs154-9/2007F
ISBN 978-0-662-09770-9

This document is also available in English under the title: Levels of Service and Service Standards – June 2007

Ce document est disponible sur le site Web à l'adresse suivante : www.ccg-gcc.gc.ca

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre l'information (ou le contenu de la publication ou du produit), sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, reproduction électronique ou mécanique, photocopie, enregistrement magnétique ou autre, ou de la verser dans un système de recherche documentaire, sans l'autorisation écrite préalable du ministre de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Ontario K1A 0S5, Copyright.Droitdauteur@communication.gc.ca.

Imprimé sur du papier recyclé

TABLE DES MATIÈRES

Introduction 1

Avertissement 3

Aides à la navigation 4

- Fourniture d'aides visuelles et sonores à la navigation, que ce soit des aides fixes, des phares, des bouées et des cornes de brume 5

- Diffusion de systèmes de positionnement électronique, tels le Loran-C et le GPS différentiel 7

- Publication d'information sur la sécurité de la navigation 9

Gestion des voies navigables 10

- Entretien et gestion des principaux chenaux commerciaux 11

- Diffusion des prévisions des niveaux d'eau 13

Intervention environnementale 14

- Mobilisation du personnel et des capacités d'intervention 15

- La surveillance, l'évaluation et la réponse aux cas rapportés de pollution maritime 17

Déglaçage 19

- Diffusion d'information et de conseil à la communauté maritime 20

- Prestation de services de déglaçage 21

Services de communications et trafic maritimes 23

- Prestation de communications de détresse et de sécurité 24

- Gestion du trafic maritime dans les eaux sélectionnées du Canada 28
- Contrôle préalable des navires entrant dans les eaux canadiennes 30
- Distribution d'information maritime en appui aux activités 33
- Prestation d'un service de correspondance publique 34

Recherche et sauvetage 35

- Prestation de services de recherche et de sauvetage aux marins et aux autres personnes en besoin d'aide humanitaire 36

Annexe A - Engagement global de déglaçage 40

Introduction

La Garde côtière canadienne (GCC) est un organisme de service spécial (OSS) au sein de Pêches et Océans Canada qui fournit, directement aux Canadiens, des services essentiels en matière de sécurité maritime et de protection de l'environnement. La GCC apporte également le soutien maritime dont ont besoin les autres secteurs du ministère des Pêches et des Océans et des autres ministères du gouvernement fédéral pour veiller à la protection de l'environnement marin et aquatique, assurer la sécurité des navigateurs et la sûreté du public sur l'eau, effectuer la recherche scientifique en mer et la gestion des ressources halieutiques, et répondre aux autres objectifs maritimes établis par le gouvernement du Canada.

La GCC assure sa prestation de services par le biais de la gestion de sa flotte civile, d'un réseau étendu d'installations à terre, de son expertise maritime et de sa collaboration avec ses partenaires publics et privés. En tant qu'institution nationale, la GCC vise à répondre aux attentes d'une clientèle vaste et variée, notamment le grand public, les transporteurs commerciaux, les opérateurs de traversiers, les pêcheurs, les croisiéristes plaisanciers et les collectivités côtières.

Les services fournis par la GCC sont regroupés sous six grands programmes: aides à la navigation, gestion des voies navigables, intervention environnementale, déglaçage, services de communications et trafic maritimes, et recherche et sauvetage.

Les niveaux de service pour les programmes de la GCC constituent la clé d'une planification et d'une prestation efficaces de services. Ils forment la pierre angulaire des activités de la GCC, tout comme son état de préparation opérationnelle et sa capacité.

Les niveaux de service procurent aux clients de la Garde côtière un éventail précis des services attendus et ils contribuent à garantir que la prestation de services est assurée au fil du temps de manière cohérente, intégrée, et qu'elle soit prévisible et quantifiable, tout en demeurant équitable.

La GCC s'affaire à s'assurer que ses niveaux de service sont régulièrement évalués et mis à jour, selon une approche structurée, fondée sur une collaboration étroite avec la clientèle.

Le présent document comprend une brève description des objectifs – ou résultats – que chaque programme de la GCC vise à atteindre. Puis, il identifie les différents services dont la prestation doit être assurée par chaque programme. Les niveaux de service ont été clairement établis pour l'ensemble de ces services.

Les niveaux de service constituent des énoncés qui décrivent les services auxquels devraient s'attendre les clients de la part de la GCC, y compris l'information se rapportant à l'objectif des services, la durée saisonnière et les zones où les services seront fournis. Les normes de service, qui sont également incluses au présent document, servent

de points de référence pour évaluer la performance de la GCC en regard de ses différents services. La GCC procède présentement à une révision de ses normes de service.

Ce document constitue une réédition du document sur les lignes directrices des niveaux de service qui avait été publié en 2004. Les modifications apportées visent seulement à rendre sa lecture plus facile. Sauf avis contraire, les niveaux de service n'ont pas été modifiés. La publication de ce document est un premier pas vers la réalisation d'un engagement clé contenu dans le Plan d'activités 2007-2010 de la GCC.

Avertissement

Le présent document n'a pas force exécutoire pour la GCC et ne constitue aucunement une forme quelconque de garantie. Les niveaux de service ne servent qu'à des fins de planification et d'indication des niveaux de réponse et ils ne doivent pas être utilisés pour aucune autre fin. L'impossibilité pour la GCC de répondre à l'une ou l'autre ou à la totalité des objectifs ne résulte en rien d'une négligence partielle ou totale de la GCC. La GCC ne sera en aucun cas passible de poursuites en dommages qui pourraient découler de son incapacité à répondre aux objectifs établis dans le présent document.

AIDES À LA NAVIGATION

Description :

- Le programme des aides à la navigation offre des aides maritimes de courte portée dont le nombre s'élève à plus de 17 000, y compris des aides visuelles (aides fixes, phares et bouées), des aides sonores (cornes de brume) et des aides radar (réflecteurs et balises), ainsi que des aides maritimes de longue portée, incluant des aides électroniques comme le Système mondial de localisation différentiel (DGPS)

- Les avantages de ces services pour les marins sont la possibilité d'emprunter avec leurs navires des eaux canadiennes sûres, accessibles et efficaces

Objectifs :

- Faciliter le mouvement expéditif et sécuritaire du trafic maritime

Services :

- Fourniture d'aides visuelles et sonores à la navigation, que ce soit des aides fixes, des phares, des bouées et des cornes de brume

- Diffusion des systèmes de positionnement électronique, tels le Loran-C et le GPS différentiel (DGPS)

- Publication d'information sur la sécurité de la navigation

Programme : Aides à la navigation	
Service : Fourniture d'aides visuelles et sonores à la navigation, que ce soit des aides fixes, des phares, des bouées et des cornes de brume	
Niveau de service	**Norme de service**
On installe un système d'aides à la navigation lorsque le volume du trafic le justifie et quand le degré de risque est tel que des aides sont requises (selon les directives du programme et le manuel de procédures), comme dans les conditions suivantes : • Pour guider les navigateurs aux abords et à la sortie des ports exploités par des administrations portuaires ou par la GCC • Vers des installations financées par le gouvernement fédéral • Dans des zones bien cartographiées (cartes du SHC), de concert avec d'autres services maritimes dans le cadre d'une entente conclue par la GCC • Pour permettre le ravitaillement des collectivités isolées qui sont tributaires du transport maritime, même en l'absence de cartes adéquates • Dans les ports qui desservent principalement les pêcheurs commerciaux • Pour baliser les routes, les chenaux et les itinéraires indiqués sur les cartes du SHC On **ne** fournit **pas** d'aides maritimes de courte portée dans les cas suivants : • Dans les eaux faisant l'objet d'ententes signées par la GCC, en vertu desquelles cette responsabilité est déléguée à d'autres autorités (p.ex. Rideau, Trent-Severn)	• Les aides visuelles sont conçues, dans la mesure du possible, de façon à être visibles au moins 75 % du temps au cours du pire mois de l'année. Le calcul est effectué à partir des observations météorologiques à long terme produites par le Service météorologique du Canada – Environnement Canada • On ne fournit pas d'aides à l'atterrage ni d'aides sonores aux navires commerciaux • Des aides sonores peuvent être fournies lorsque l'objectif de disponibilité de calcul de 75 % ne peut être atteint uniquement avec des moyens visuels, pour les navires commerciaux non accrédités seulement • Des aides radar peuvent être fournies lorsque l'objectif de disponibilité de calcul de 75 % ne peut pas être atteint uniquement avec des moyens visuels, pour les navires commerciaux accrédités seulement • Calculé sur une période de trois ans, le taux global cible de fiabilité opérationnelle est de 99 % pour le système d'aides à la navigation de courte portée. Le niveau minimal absolu de fiabilité de toute aide à la navigation est de 95 %

• Dans les eaux pour lesquelles il y a un manque de cartes adéquates, ce qui restreint la navigation sécuritaire à ceux qui possèdent les connaissances locales • Dans les eaux dont la profondeur n'est pas suffisante pour une utilisation normale • Dans les eaux où les aides ne peuvent être maintenues aux niveaux de fiabilité visés • Exclusivement à des fins autres qu'à des fins de navigation • Pour baliser les obstacles en dehors des chenaux marqués et à distance des routes et itinéraires représentés sur les cartes. Néanmoins, les dangers isolés dans les eaux qui, comme l'indiquent les cartes adéquates, ne présentent pas d'autres risques et sont régulièrement fréquentées par un nombre appréciable de navigateurs peuvent être balisé • Pour une utilisation à des fins autres que publiques, donc exclusivement pour le bénéfice d'un seul utilisateur ou d'un petit groupe d'utilisateurs, ou pour baliser l'accès à des installations privées ou municipales	

Programme : Aides à la navigation	
Service : Diffusion de systèmes de positionnement électronique, tels le Loran-C et le GPS différentiel	
Niveau de service	**Norme de service**
• La GCC fournit une couverture de station LORAN-C pour les zones côtières de l'Est et de l'Ouest • La GCC fournit une couverture de station de diffusion DGPS pour les eaux côtières canadiennes au sud du 60^{e} parallèle nord, les principales voies navigables du pays, les zones desservies par le Service du trafic maritime (STM) et les ports	• LORAN-C produit des données d'une précision à 460 mètres près • Les objectifs de disponibilité pour LORAN-C sont de 99,9 % pour les stations et de 99,7 % pour les chaînes • Une couverture par des stations de diffusion DGPS multiples est fournie dans les voies navigables réglementées à haute densité et les approches de havres, qu'on désigne comme des zones STM avec couverture radar • Si l'utilisateur dispose de l'équipement adéquat, le service DGPS doit fournir, dans toutes les zones de couverture spécifiées, un positionnement précis à 10 mètres près ou inférieur (95 % du temps) • Les zones desservies par une seule station de diffusion DGPS canadienne devraient offrir une disponibilité de signal d'au moins 99 %. Les zones desservies par des stations de diffusions multiples devraient offrir une disponibilité de signal d'au moins 99,8 % • Lorsqu'un utilisateur sélectionne une puissance donnée, la probabilité que la diffusion DGPS produise des corrections DGPS conformes sera d'au moins 99,8 % du temps • L'avertissement est fourni dans les 10 secondes aux utilisateurs dotés de récepteurs adéquats • Quand le système est disponible, la continuité

	de service devrait être égale ou supérieure à 99,97 % pendant 3 heures. (Note : Nous ne sommes pas en mesure pour l'instant de surveiller cette norme particulière, qui doit par ailleurs être confirmée.)

Programme : Aides à la navigation	
Service : Publication d'information sur la sécurité de la navigation	
Niveau de service	**Norme de service**
• La GCC produit diverses publications destinées aux navigateurs : • *Avis aux navigateurs* • Livre des feux, des bouées et des signaux de brume • Édition annuelle des *Avis aux navigateurs*	• Les éditions de l'Est et de l'Ouest des *Avis aux navigateurs* sont produites tous les mois • La GCC publie aussi une édition annuelle des *Avis aux navigateurs* ainsi qu'un sommaire des Avis Temporaires et Préliminaires • La GCC fournit une version électronique de toutes les publications destinées aux navigateurs (www.notmar.gc.ca) • Les quatre volumes du Livre des feux, des bouées et des signaux de brume sont publiés sur une base régulière

GESTION DES VOIES NAVIGABLES

Description :

- Le programme de Gestion des voies navigables gère des chenaux afin d'assurer l'accessibilité des voies navigables et de contribuer à un usage sécuritaire

- Par le biais de ce programme, la Garde côtière fournit des lignes directrices pour la conception et l'utilisation sécuritaire des chenaux, gère l'entretien des chenaux ainsi que le dragage des chenaux de liaison des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent (sur une base de recouvrement de coûts), fait le suivi de la profondeur disponible des principales voies navigables commerciales et participe à la gestion du contrôle des niveaux d'eau du fleuve Saint-Laurent

- Ce programme de la GCC offre aux utilisateurs des renseignements relatifs à la sûreté maritime, y compris de l'information concernant la condition des fonds des chenaux et les prévisions des niveaux d'eau

- La Gestion des voies navigables maintient des voies navigables, réduit les risques pour la navigation et collabore à la protection de l'environnement

Objectifs :

- Garantir l'accessibilité des principaux chenaux de navigation commerciale et contribuer à leur utilisation sécuritaire

- Faire en sorte que les exigences relatives à la navigation commerciale soient respectées dans les chenaux internationaux à régulation hydraulique du fleuve Saint-Laurent

Services :

- Entretien et gestion des principaux chenaux commerciaux

- Diffusion des prévisions des niveaux des eaux

Programme : Gestion des voies navigables	
Service : Entretien et gestion des principaux chenaux commerciaux	
Niveau de service	**Norme de service**
• Élaboration de lignes directrices portant sur la conception, l'utilisation et l'entretien des principaux chenaux commerciaux	• Les lignes directrices portant sur la conception, l'utilisation et l'entretien des principaux chenaux commerciaux sont mises à jour environ tous les cinq ans. Cette modernisation est nécessaire en raison des percées de la technologie dans le domaine de la navigation maritime et des aides à la navigation, sans compter qu'il faut tenir compte de l'évolution de la conception et de l'utilisation des navires et des préoccupations du public • Ces lignes directrices sont affichées sur Internet, dans la semaine suivant la révision ou la mise à jour
• Surveillance de la profondeur des principaux chenaux commerciaux	• La profondeur des principaux chenaux commerciaux sera surveillée à l'occasion de levés hydrographiques annuels ou périodiques; ils sont justifiés par un besoin historique ou effectués dans la foulée d'un événement spécifique (p. ex. après une forte tempête, la saison des glaces, un échouement ou le signalement d'un danger à la navigation) • Les données de surveillance de l'état du fond des chenaux sont publiées dans les 48 heures suivant la tenue de levés ou le jour suivant, s'il s'agit d'un week-end.
• La GCC émettra des avis à la navigation (AVNAV) en cas de situation dangereuse (p. ex. présence d'obstacles dans un chenal)	• Des AVNAVS seront émis dans les 24 heures et le danger sera éliminé aussi vite que possible (lorsqu'il existe un risque élevé pour

	la navigation, un avis radio sera transmis immédiatement pour que les navigateurs soient informés presque en temps réel)
• Des évaluations spéciales des conditions des chenaux sont effectuées selon les besoins (p. ex. des changements significatifs, entretien, ou incidents et accidents)	
• Dragage des portions canadiennes des chenaux internationaux reliant les Grands Lacs (rivières St. Clair, Détroit et St. Mary's) • Dragage du chenal maritime du fleuve Saint-Laurent sur une base de recouvrement de coûts • Exploitation et gestion du cycle de vie de trois estacades et de neuf îlots de retenue de glaces dans la région du Québec (note 1) • Travaux mineurs de maintenance de 35 ouvrages identifiés dans les régions des Maritimes, du Québec, du Centre et de l'Arctique et du Pacifique (note 1)	• Le dragage sera effectué pour rétablir les profondeurs maintenues et le service sera rendu selon le principe du recouvrement des coûts, à moins qu'il ne soit exécuté pour répondre aux obligations internationales du Canada
• Exploitation et gestion du cycle de vie du canal situé à la digue de Canso, en Nouvelle-Écosse (note 2) Note 1 : Tous les ouvrages font l'objet d'une révision en vue d'un retranchement possible Note 2 : Ce service ne faisait pas partie de la version 2004 du document sur les Niveaux de service	• Navigation sur le canal Canso 24 heures/jour et 7 jours/semaine, de 7 h 30 (heure de l'atlantique) le 14 avril à 7 h 30 (heure de l'atlantique) le 24 décembre

Programme : Gestion des voies navigables	
Service : Diffusion des prévisions des niveaux d'eau	
Niveau de service	**Norme de service**
• Des prévisions du niveau des eaux seront émises pour :	• Les prévisions seront disponibles :
• Le fleuve Saint-Laurent	• Tous les vendredis, en saison libre de glace, pour le fleuve Saint-Laurent
• Les rivières St. Clair et Détroit	• Tous les mardis, en saison libre de glace, pour les rivières St. Clair et Détroit
• Le fleuve Fraser	• Tous les vendredis pour le fleuve Fraser
• La rivière Mackenzie	• Deux fois la semaine, en saison libre de glace, pour la rivière McKenzie

INTERVENTION ENVIRONNEMENTALE

Description :

- La Garde côtière canadienne est l'organisme fédéral responsable des interventions en cas de déversements de pétrole provenant des navires dans les eaux canadiennes et dans les autres pays régis par des ententes internationales

- Après avoir été informée d'un déversement, la GCC surveillera l'efficacité du secteur privé à répondre à l'urgence et prendra le contrôle des opérations de nettoyage, au besoin. La Garde côtière pourra utiliser ses propres ressources tels ses navires et ses équipements spécialisés de lutte contre la pollution, qui sont gardés en réserve pour prêter secours ou répondre à des déversements, quand l'identité du pollueur n'est pas connue ou qu'il est réticent ou incapable de répondre

- Le Service d'intervention environnementale contribue à réduire les répercussions des incidents de déversements en mer sur l'environnement, l'économie et la sécurité publique, en plus d'accroître la sensibilisation et démontrer la diligence raisonnable de la part des Canadiens et de la communauté maritime mondiale pour atténuer l'impact de la pollution

Objectifs :

- Réduire le plus possible les répercussions des incidents de pollution marine sur l'environnement, l'économie et la sécurité du public

Services :

- Mobilisation du personnel et des capacités d'intervention

- La surveillance, l'évaluation et la réponse aux cas rapportés de pollution maritime

Programme : Intervention environnementale	
Service : Mobilisation du personnel et des capacités d'intervention	
Niveau de service	**Norme de service**
• Affecter un agent de surveillance fédéral et d'un commandant sur place pour le compte du gouvernement du Canada en cas d'incidents de pollution marine • Affecter du personnel d'intervention environnementale, compétent et qualifié, pour agir à titre d'agents de prévention de la pollution, nommés par le ministre des Pêches et des Océans • Assurer la surveillance et l'entretien opérationnels du Plan d'urgence national de la GCC en cas de déversements en milieu marin et des chapitres régionaux, ainsi que de la Stratégie d'intervention dans l'Arctique • De concert avec la garde côtière américaine, assurer la surveillance et l'entretien opérationnels du Plan d'urgence en cas de déversements en milieu marin et des annexes des Régions/Districts. Mise à l'essai des annexes des Régions/Districts, deux fois par année • Fournir la coordination canadienne des Plans d'urgence bilatéraux en cas de pollution des eaux avec les États-Unis, la France, le Danemark et la Fédération russe. Mise en œuvre de ces plans, au besoin • Assurer la surveillance opérationnelle et le maintien de l'équipe nationale d'intervention et de son activation, au besoin • Maintenir la Garde côtière en tant que centre d'excellence en matière d'intervention en cas de déversement marin en procédant à la recherche et	

au développement, à la formation, à des essais, et à la coopération technique nationale et internationale • Coordonner les activités interministérielles à l'appui des interventions, en cas de déversements causés par les navires ou de déversements d'origine inconnue	

Programme : Intervention environnementale	
Service : La surveillance, l'évaluation et la réponse aux cas rapportés de pollution maritime	
Niveau de service	**Norme de service**
• Dispositions régissant l'intervention initiale pour tout déversement au sud de la latitude 60^0 nord : ○ Pour tous les cas rapportés de pollution maritime ○ Lorsque le pollueur est identifié, le service d'intervention environnementale de la GCC l'informe de ses responsabilités en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Une fois que le pollueur a fait connaître ses intentions ou ses plans et qu'il a nommé un commandant sur place (CSP), le service d'intervention de la GCC jouera le rôle d'Agent de surveillance fédéral (ASF) et fournira des conseils au CSP, au besoin ○ Lorsque le pollueur est inconnu ou qu'il est connu mais réticent à remplir ses obligations ou incapable de le faire, la GCC assumera le rôle de commandant sur place (CSP) et assurera une intervention correspondante à l'ampleur de l'incident ○ En vertu du principe du pollueur-payeur, la GCC administera la récupération des frais d'intervention auprès du pollueur, de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDP) et/ou du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures	

(FIPOL), en conformité avec la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* ○ La GCC amorcera et dirigera l'analyse rétrospective de l'incident pour toutes les interventions en cas de déversements importants d'hydrocarbures et effectuera un suivi sur les leçons apprises • Dispositions sur la capacité de réponse primaire au nord de la latitude 60^0 nord : ○ Pour tous les cas rapportés de pollution maritime, la GCC assumera le rôle de commandant sur place et assurera une réponse adéquate à l'incident • La réponse à des déversements d'origine inconnue et les déversements provenant des navires dans les eaux canadiennes • La réponse à une demande d'aide de pays signataires de la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (CRPO) et les dispositions de la réponse en matière d'expertise nécessaire pour contenir le déversement et les ressources relevant l'Autorité nationale compétente	

DÉGLAÇAGE

Description :

- Le programme de déglaçage de la Garde côtière canadienne offre des services de déglaçage et d'autres services connexes dans le but de faciliter le déplacement sécuritaire et rapide des navires au travers et autour des étendues d'eau canadiennes recouvertes de glace, pour le grand bien de l'industrie et des communautés

- Cette activité de programme consiste, entre autres, à escorter les navires dans les eaux couvertes de glace, à libérer les navires emprisonnés par la glace, à procéder au déglaçage des ports, à offrir des renseignements au sujet de la glace et à réduire les risques d'inondation aux abords du fleuve Saint-Laurent en surveillant et en brisant les embâcles

- Le programme de déglaçage contribue à assurer la souveraineté du Canada dans l'Arctique en réapprovisionnant les collectivités nordiques, en offrant un soutien aux autres agences et organisations gouvernementales dans les eaux infestées de glace, ainsi qu'en assurant une présence visible du gouvernement fédéral dans le Nord canadien

Objectifs :

- Faciliter le transport maritime, de façon sécuritaire et en temps opportun, dans les eaux couvertes de glace et dans les environs

- Minimiser les effets des inondations causées par des embâcles

- Porter assistance pour le réapprovisionnement des collectivités nordiques lorsqu'il n'y a pas de service commercial

Services :

- Diffusion d'information et de conseil à la communauté maritime

- Prestation de services de déglaçage

Programme : Déglaçage	
Service : Diffusion d'information et de conseil à la communauté maritime	
Niveau de service	**Norme de service**
• Distribution de cartes de répartition des glaces, des avis sur la présence de glace, des bulletins, des séances d'information, etc. ainsi que des conseils sur le routage par le biais du repérage de la glace et le partage de ces informations avec le Service canadien des glaces, dans le but d'assurer une navigation sécuritaire dans et autour des zones de fortes concentrations de glace • Prévention de la formation d'embâcles et d'inondation par le biais de la surveillance des conditions des glaces sur le fleuve Saint-Laurent et du recours aux brise-glaces • Aider Transports Canada en activant les zones de surveillance des glaces dans l'Est du Canada et en soutenant le Système des régimes de glaces pour la navigation dans l'Arctique, en surveillant les messages de routage en régime de glaces et en émettant une confirmation aux navires si leur itinéraire prévu semble adéquat	• Le Bureau des glaces de la GCC offre un service 24 heures/jour et 7 jours/semaine aux navigateurs pendant les périodes pertinentes, telles que décrites dans la section des services des brise-glaces • Les cartes de répartition des glaces et les prévisions dans les zones opérationnelles d'intérêt de la GCC sont fournies tous les jours et toutes les semaines en partenariat avec le Service canadien des glaces par le biais d'une surveillance par aéronefs et hélicoptères ainsi que par l'imagerie par satellite

Programme : Déglaçage	
Service : Prestation de services de déglaçage	
Niveau de service	**Norme de service**
• Le recours aux brise-glaces pour la prévention des inondations dans le sud est du Canada (voir ci-dessous pour les régions précises) • Surveillance de l'entretien pour permettre la navigation sans l'aide directe des brise-glaces • Escorter les navires à travers les eaux recouvertes de glaces • Aider les navires prisonniers des glaces • Dégager les ports, où se pratiquent le commerce ou la pêche, qui sont prisonniers des glaces • Réapprovisionnement des collectivités nordiques isolées qui ne disposent d'aucun service commercial • Consolider la présence canadienne dans l'Arctique et dans les collectivités nordiques (voir ci-dessous pour les régions spécifiques) Régions : • Sud du Canada (saison hivernale : en général, de décembre à mai) : la côte est; le golfe Saint-Laurent et le fleuve Saint-Laurent; Terre-Neuve et Labrador; les Grands Lacs • Nord du Canada (saison estivale : en général, de la fin juin à la fin d'octobre) : l'archipel canadien de l'Arctique et la baie d'Hudson	• Les dates de mise en service pour des secteurs géographiques précis sont identifiées dans l'annexe A, « Engagement global de déglaçage » • Les délais d'intervention cibles pour les brise-glaces sont les suivants : o Côte du Labrador – 8 heures o Côte nord-est et côte est de Terre-Neuve – 8 heures o Côte ouest de Terre-Neuve – 12 heures o Golfe du Saint-Laurent – 12 heures o Fleuve Saint-Laurent et rivière Saguenay – 5 heures o Lacs Huron, Érié, Supérieur et Ontario – 8 heures o Eaux arctiques – 10 heures o Dégagement des ports de pêche – 24 heures • Plusieurs facteurs influent sur le temps de réponse : o l'endroit où se trouve le navire qui demande de l'aide o l'état des glaces et les conditions météorologiques o la disponibilité d'une ressource de déglaçage o la distance qui sépare le brise-glace du navire (temps de voyage) o la capacité du brise-glace affecté • Priorités applicables : o tous les cas urgents ou de détresse (p.ex. les embâcles) sont traités en

	priorité ○ les demandes relatives aux services de traversiers fournis en vertu des dispositions de la Confédération/Union sont prioritaires; la GCC accorde aux autres services de traversiers la priorité qu'elle juge appropriée ○ les navires qui transportent des cargaisons vulnérables (risque de pollution, marchandises dangereuses ou périssables) et navires transportant des marchandises essentielles à la survie de certaines localités ○ le trafic maritime, les bateaux de pêche et les ports de commerce ○ le dégagement des ports de pêche • Certains facteurs peuvent limiter la prestation des services de déglaçage : ○ les conditions météorologiques ○ la rigueur de la saison des glaces ○ les restrictions hydrographiques et géographiques ○ les restrictions/conditions relatives à la sécurité, qui exposent l'équipage, les navires ou l'équipement de la GCC à un trop grand danger ○ et la disponibilité des ressources • Le dégagement des ports commerciaux est effectué selon la disponibilité, dans le cas des ports où il n'existe pas d'alternative commerciale • Le dégagement des ports de pêche est coordonné et inscrit à un échéancier pour la fin de la saison des glaces d'hiver • Les navires sont affectés sur une base réservée pour les activités de lutte contre les inondations entre Québec et Montréal et peuvent fournir une aide dans les eaux recouvertes de glace selon les circonstances

SERVICES DE COMMUNICATIONS ET TRAFIC MARITIMES

Description :

- Le programme des Services de communications et trafic maritimes (SCTM) offre des communications en cas de détresse en mer et pour assurer la sécurité, procède à des examens des navires, réglemente le trafic maritime, en plus de fournir des systèmes d'information et un service de correspondance public en tout temps

- Grâce au programme de SCTM, les répondants dans le domaine de la recherche et du sauvetage connaissent mieux les individus ou les navires en détresse, les marins en danger ont une meilleure probabilité d'être découvert, et la Garde côtière a amélioré ses renseignements sur le transport maritime afin de sensibiliser les gens au domaine de la sécurité maritime

- Le SCTM accroît la sécurité des personnes en mer et le déplacement efficace des navires dans les voies navigables, en plus de mettre des renseignements essentiels à la disposition des navigateurs

Objectifs :

- Contribuer à la sécurité des personnes en mer
- Contribuer à la sécurité et à l'efficacité du mouvement des navires
- Contribuer à la protection de l'environnement marin
- Contribuer à la reconnaissance du domaine maritime

Services :

- Prestation de communications de détresse et de sécurité
- Gestion du trafic maritime dans les eaux sélectionnées du Canada
- Contrôle préalable des navires entrant dans les eaux canadiennes
- Distribution d'information maritime en appui aux activités
- Prestation d'un service de correspondance publique

Programme : Services de communications et trafic maritimes	
Service : Prestation de communications de détresse et de sécurité	
Niveau de service	**Norme de service**
• Répondre aux appels d'aide des navigateurs en regard de la couverture radio suivante : • **Couverture dans la bande VHF** a) Côte Ouest – 95 % des eaux en deçà de 40 milles marins de la côte Ouest du Canada, y compris les baies, anses et passages dégagés en visibilité directe par rapport aux installations radio VHF b) Côte Est – 95 % des eaux canadiennes en deçà de 40 milles marins de la côte Est du Canada, jusqu'à *Nain (Labrador – 57° N) au nord et aussi loin à l'ouest sur le fleuve Saint-Laurent qu'une ligne droite partant de Cap des Rosiers, passant par Pointe de l'Ouest sur l'île Anticosti et longeant la rive Nord et les passages en visibilité directe par rapport aux installations radio VHF *À l'exception des régions suivantes de Terre-Neuve et du Labrador : Rigolet, extrémité est du lac Melville (54° N à 55° N), Black Tickle (52° 30' N à 53° 30' N) et White Bay (50° N à 50° 30' N) c) Fleuve Saint-Laurent – 95 % des eaux comprenant l'entrée de la Voie maritime, le fleuve Saint-Laurent, y compris la rivière Saguenay jusqu'au lac Saint-Jean exclusivement, la rivière Richelieu jusqu'à la frontière des É.-U. (couverture saisonnière) et vers la mer sur une ligne droite tirée à partir de Cap des Rosiers et	• Toutes les voies de détresse, de sécurité et d'appel ASN/VHF et les fréquences d'alerte sur ASN/HF font l'objet d'une écoute continue • La disponibilité opérationnelle des services STCM (le pourcentage du temps réel pendant lequel les systèmes nécessaires sont en fonction par rapport au total des heures de service autorisé) ne devrait pas être inférieure à : ○ 99,7 % de tous les systèmes utilisés pour les communications et la coordination de détresse-sécurité; les exemples incluent, sans se limiter, à tous les canaux internationaux de détresse, de sécurité et d'appel, services SafetyNET, ASN/VHF et fréquences d'alerte et de réponse ASN/HF ○ 99,5 % pour chaque méthode de diffusion exigeant une fréquence déterminée; les exemples incluent, mais sans se limiter à, le système NAVTEX, la radio télécopie et la radiodiffusion maritime continue • 99 % des appels reçoivent une réponse en deçà d'une minute

passant par Pointe de l'Ouest sur l'île Anticosti, en visibilité directe par rapport aux installations radio VHF d) Grands Lacs – 95 % des eaux canadiennes des Grands Lacs, y compris la Baie Georgienne e) Lac Winnipeg – (couverture saisonnière) – 95 % des eaux du lac Winnipeg dans un rayon de 40 milles marins, de Fraserwood, de Jackhead, de Beaver Creek et de Long Point f) Lac Simcoe – (couverture saisonnière) – 95 % des eaux du lac Simcoe dans un rayon de 40 milles marins d'Orillia g) Arctique - (couverture saisonnière) - 95 % des eaux dans un rayon de 40 milles marins de Churchill, d'Iqaluit, de Resolute Bay (Quasuittuk), de Cambridge Bay et de Parson's Lake h) 95 % des eaux du Grand lac des Esclaves, dans un rayon de 40 milles marins d'Enterprise et de Yellowknife (couverture saisonnière) • **Couverture dans la bande MF** a) Côte Ouest – 98 % des eaux dans un rayon de 150 milles marins de Prince Rupert, de Hunter Point et d'Amphitrite Point b) Côte Est – 98 % des eaux dans un rayon de 150 milles marins de la côte Est du Canada, jusqu'à 60° N au nord, y compris le golfe du Saint-Laurent c) Arctique – (couverture saisonnière) – 98 % des eaux dans un rayon de 150 milles marins d'Iqaluit, de Killinek, de Coral Harbour, de Resolute Bay (Quasuittuk), de Churchill, d'Inuvik et de Cambridge Bay	

• **Couverture dans la bande HF** a) Côte Ouest - Couverture assurée dans un rayon de 800 milles marins des centres des SCTM de Tofino et de Prince Rupert b) Arctique – (couverture saisonnière) – La couverture de l'océan Arctique et de la baie d'Hudson est assurée dans un rayon de 800 milles marins d'Iqaluit, de Killinek, de Coral Harbour, de Resolute Bay (Quasuittuk), de Churchill, de Cambridge Bay et d'Inuvik et sur le fleuve Mackenzie à partir de Hay River et d'Inuvik • Les centres des SCTM dans certaines régions du pays sont branchés au réseau de téléphonie cellulaire si bien qu'en situation d'urgence, les abonnés peuvent composer *16 ou #16, selon le fournisseur du service, afin d'obtenir de l'aide • Certains centres des SCTM sont dotés d'équipement de radiogoniométrie par VHF (VHF/DF) afin de fournir aux navires des informations de relèvement et de distance par rapport à une installation de radiogoniométrie. Ces informations sont fournies pour être utilisées à la discrétion de l'utilisateur	
• Des diffusions aux navigateurs contenant de l'information, notamment des bulletins météorologiques, de l'information sur les glaces, des avis à la navigation concernant l'état opérationnel des aides à la navigation et les dangers à la navigation • Les centres des SCTM acceptent, sans frais, les messages concernant la sécurité: rapports du système automatique d'entraide pour le sauvetage des navires (AMVER), messages radio médical, rapports d'observation météorologique, rapports sur les dangers pour la navigation et messages de pilotage canadien • Prestation d'information de sécurité maritime :	• Diffusions sur une base continue, à heure fixe et sur une base irrégulière. L'information doit être diffusée à l'intérieur de deux minutes après réception si elle est de nature prioritaire et à l'intérieur de cinq minutes après réception si elle n'est pas de nature prioritaire. Dans le cas de la radiodiffusion maritime continue (RMC), la mise à jour doit être faite dans les 15 minutes suivant la réception de l'information

○ AVNAVS écrits ○ Publication « Aides Radio à la Navigation Maritime » (ARNM) • Prestation d'un service de Plan de Route pour les utilisateurs de petites embarcations et qui ne peuvent déposer un plan de route auprès d'une personne responsable. Les Plans de route peuvent être déposés par téléphone, par radio ou en personne	• Les AVNAVS écrits sont distribués par la poste pour les Avis qui restent en vigueur pour une période prolongée mais ne dépassant pas trois mois • La CCG émet la publication « Aides Radio à la Navigation Maritime » sur une base annuelle

Programme : Services de communications et trafic maritimes	
Service : Gestion du trafic maritime dans les eaux sélectionnées du Canada	
Niveau de service	**Norme de service**
• Dans toutes les zones de services de trafic maritime (STM), les déplacements des navires sont surveillés au moyen de communications radio VHF. Dans certaines zones, cette observation est appuyée par l'équipement côtier de surveillance radar, un système de télévision en circuit fermé et/ou des contrôles visuels • Les données sont recueillies et analysées, et l'information sur le trafic et les voies navigables est recueillie par radio VHF et au moyen de détecteurs de surveillance STM (radar/caméra vidéo) • Des mesures appropriées seront prises afin d'assurer la fluidité sécuritaire du trafic maritime • Les avis, les recommandations et les directives, notamment les autorisations et, dans certaines conditions, les restrictions de mouvements du trafic, sont fournis en fonction des conditions connues du trafic et des voies navigables • Un service d'aide à la navigation est fourni à la demande des navires, surtout dans des conditions météorologiques et de navigation difficiles ou en présence de défauts ou de défaillances • Voici les eaux applicables du Canada où le gouvernement fédéral a jugé bon d'établir des zones STM : - St. Johns - Baie Placentia - Port aux Basques	• Ce service est disponible 24 heures par jour, 365 jours par année • La disponibilité opérationnelle des services des STCM (le pourcentage du temps réel pendant lequel les systèmes nécessaires sont en fonction par rapport au total des heures de service autorisé) ne devrait pas être inférieure à : o 99,7 % de tous les systèmes utilisés pour la collection de données et la prestation de STM, par exemples les communications radio par VHF et le service radar.

- détroit de Belle-Isle (volontaire) -Halifax - détroit de Canso et approches de l'extrémité est - détroit de Northumberland - baie de Fundy - voie maritime du Saint-Laurent - Vancouver - Tofino - Prince Rupert • Les navires sont tenus de faire des rapports ainsi qu'une veille radio continue dans ces zones, conformément au Règlement sur les zones de services de trafic maritime • La zone STM de Sarnia n'est pas régie par le Règlement sur les zones de STM, mais le Règlement sur la sécurité de la navigation dans les rivières St. Clair et Détroit s'applique aux rivières St. Clair et Détroit. Cette réglementation stipule que tous les navires en eaux canadiennes et que tous les navires canadiens dans les eaux américaines effectuent des rapports et assurent une surveillance sur la fréquence STM désignée. Des services de régulation volontaire sont également assurés dans des régions extérieures aux zones STM mentionnées ci-dessus, mais voisines de celles-ci, dans la mesure où l'équipement de surveillance le permet • La GCC a établi une zone STM volontaire dans le détroit de Belle-Isle, à Terre-Neuve • Le système d'avis de sécurité maritime sur le fleuve Mackenzie est fourni à partir du Centre des SCTM d'Inuvik. Des zones dangereuses ont été identifiées et des procédures de rapport ont été établies pour les navires qui se déplacent sur le fleuve du mille 0 au mille 1081 et pour les navires qui entrent ou qui sortent de ces zones à accès restreint	

Programme : Services de communications et trafic maritimes	
Service: Contrôle préalable des navires entrant dans les eaux canadiennes	
Niveau de service	**Norme de service**
• Contrôle préalable des navires et délivrance d'une autorisation de mouvement ○ Il est obligatoire pour tout navire de 500 tonneaux ou plus de jauge brute, ou pour tout navire qui remorque ou pousse un navire lorsque la jauge combinée du navire et du bâtiment qu'il remorque ou qu'il pousse est de 500 tonneaux ou plus de jauge brute ou pour tout navire qui transporte un polluant ou des marchandises dangereuses ou qui remorque ou pousse un navire transportant un polluant ou des marchandises dangereuses tel que défini dans certains règlements particuliers et dans les zones suivantes : ▪ Zone de services de trafic maritime de l'Est du Canada (ECAREG) : eaux canadiennes au-dessous de 60° N et à l'est de 66° O, sauf les eaux dans la baie d'Ungava et les eaux à l'intérieur des zones STM, conformément au Règlement sur les zones de STM. (Des bureaux d'ECAREG se trouvent aux SCTM de St. John's, de Halifax et de Rivière-au-Renard.) ▪ Ouest du Canada : comprend toutes les eaux canadiennes sur la côte Ouest du Canada, décrites dans le Règlement sur les zones de STM, et, Dans l'Accord canado-américain sur les services de trafic maritime coopératifs (STMC) : Le Canada et	• Ce service est disponible 24 heures par jour, 365 jours par année • Une autorisation de mouvement devra être émise dès que possible après qu'un rapport aura été reçu d'un navire • Le suivi des navires en transit dans les eaux canadiennes. Des recherches sont entreprises lorsqu'un navire ne se rapporte pas tel que prévu

les États-Unis exploitent en coopération un système de STM dans les eaux qui, selon la définition de l'Accord sur les STMC, se trouvent sur les côtes Sud de la C.-B. et sur les côtes Nord de l'État de Washington, qui sont limitées :

(1) dans les eaux par lesquelles passe la frontière internationale,

(a) au nord, par le parallèle à 49° de latitude nord, et

(b) au sud et à l'est, par une loxodromie reliant Point Partridge (île de Whidbey) et McCurdy Point (péninsule de Quimper); et

(2) dans les eaux s'écoulant vers la mer

(a) au nord-ouest, par le parallèle à 48° 35' 45" de latitude nord,

(b) au sud-ouest, par le parallèle à 48° 23' 30" de latitude nord, et

(c) à l'ouest, par la loxodromie reliant le point à 48° 35' 45" N 124° 47' 30" O au point à 48° 23' 30" N 124° 48' 37" O

- C'est sur une base facultative que s'appliquent les dispositions pour la Zone de trafic de l'Arctique canadien à tout navire de 300 tonneaux ou plus de jauge brute dans la zone suivante :

    - Zone de trafic de l'Arctique canadien (NORDREG) (volontaire) : les eaux de la baie d'Ungava, de la baie d'Hudson et de la baie James situées au sud du 60° N et les eaux relevant des dispositions de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques. La zone de trafic de

	l'Arctique canadien exclut la baie Mackenzie et la baie Kugmallit au sud de 70° N et à l'est de 139° O. (NORDREG Canada est situé au SCTM d'Iqaluit et transféré au SCTM de St John's au moment de la fermeture d'Iqaluit (activité saisonnière))	

Programme : Services de communications et trafic maritimes	
Service: Distribution d'information maritime en appui aux activités	
Niveau de service	**Norme de service**
• Diffusion d'information maritime pertinente, en appui aux activités d'autres ministères, d'autres agences et à l'industrie maritime ainsi qu'aux autres programmes à l'intérieur du MPO quand les navires se trouvent dans les eaux dont il est question : • Eaux applicables du Canada pour lesquelles le gouvernement fédéral a accepté la responsabilité d'assurer des services de trafic maritime, surtout dans l'ensemble des zones STM de niveau élevé et des zones de systèmes STM au large établies au Canada (ECAREG/STM au large/NORDREG) • Eaux applicables du Canada pour lesquelles le gouvernement fédéral a accepté la responsabilité de fournir de l'information maritime • Les diffusions d'Avis aux pêcheurs (AVPÊCHES) qui fournissent des informations aux pêcheurs concernant les dates d'ouverture, de fermeture ainsi que les changements aux activités de pêche réglementées dans certaines zones de pêche désignées	• Diffusions faites sur une base continue, à heures fixes ou irrégulières

Programme : Services de communications et trafic maritimes	
Service : Prestation d'un service de correspondance publique	
Niveau de service	**Norme de service**
• Selon la demande et dans des zones limitées*, l'acheminement des appels radiotéléphoniques permet une inter-connexion aux niveaux international et domestique avec des navires en mer et les personnes à terre par le biais du VHF, HF et MF * Les zones exclues sont la région du Pacifique et, dans la région du Québec, aux centres des SCTM de Montréal et de Québec	• La disponibilité opérationnelle ne doit pas être inférieure à 99 % pour le service de correspondance publique en radiotéléphonie, dans chacune des bandes VHF, MF et HF • La longueur des files doit être telle que la période d'attente correspondante ne dépasse pas 30 minutes, 97 % du temps

RECHERCHE ET SAUVETAGE

Description :

- Le programme fédéral de recherche et sauvetage (SAR), dont le ministre de la Défense nationale est responsable, consiste dans un effort de coopération entre le gouvernement fédéral, les provinces et les municipalités

- Le programme SAR de la Garde côtière canadienne (GCC) dirige, offre et maintient un état d'alerte sur les 5,3 millions de kilomètres carrés d'espace maritime du système fédéral SAR conjointement avec sa partenaire, la Garde côtière auxiliaire canadienne

- Par ses activités de surveillance des gens en détresse, de communication, de recherche et sauvetage, le programme SAR de la GCC augmente la probabilité de sauvetage des personnes se retrouvant dans des situations périlleuses sur l'eau

Objectifs :

- Apporter son soutien à la recherche de personnes, de navires ou autres embarcations qui sont en détresse ou qu'on soupçonne en danger imminent et leur porter secours

Service :

- Prestation de services de recherche et de sauvetage aux marins et aux autres personnes en besoin d'aide humanitaire

Programme : Recherche et sauvetage	
Service : Prestation de services de recherche et de sauvetage aux marins et aux autres personnes en besoin d'aide humanitaire	
Niveau de service	**Norme de service**
• Coordination des missions de recherche et de sauvetage dans les zones relevant de la compétence du programme SAR de la GCC. Ce service comprend l'examen et l'évaluation de toutes les alertes et incidents SAR maritimes et l'exécution des tâches du coordonnateur de mission SAR, comme l'exigent les normes internationales. Des accords internationaux ont été ratifiés avec le R.-U., les É.-U., la France et d'autres pays afin de coordonner la prestation de services SAR et de contribuer à la mise en place d'un système SAR mondial homogène	• Plutôt que d'élaborer nos propres normes, des normes internationales et nationales sont adoptées, en tout ou en partie, selon le cas (p. ex. la GCC utilise le Manuel SAR international aéronautique et maritime) • Les services de coordination de mission SAR sont assurés 24 heures par jour et 365 jours par année • Toutes les alertes et tous les incidents maritimes faisant intervenir le système SAR feront l'objet d'un examen et d'une évaluation
• Le maintien de l'état d'alerte et les interventions SAR (*) dans les zones relevant de la compétence du programme SAR de la GCC. Ce service comprend : o La fourniture d'Unités de recherche et de sauvetage spécialisées (SRU) o Les services de la Garde côtière canadienne auxiliaire (un organisme bénévole) *Le gouvernement fédéral et ses agences ne font pas concurrence aux intérêts commerciaux et privés dans l'aide aux navires désemparés qui ne sont pas en détresse • La zone de responsabilité SAR de la GCC comprend :	• Le maintient de l'état d'alerte et les interventions de Recherche et de sauvetage sont fournis en fonction du risque pendant les saisons de navigation habituelles normales : o Les unités de recherche et de sauvetage (SRU) partiront en mission SAR en réponse à un appel de détresse ou de détresse potentielle dans les 30 minutes ou moins dans 99% de toutes les attributions de tâches o Les petites embarcations de sauvetage côtier (ESC) répondront dans les 30 minutes ou moins pendant leur temps de service dans 99% des allocations de tâches o Le reste de la flotte de la GCC (les navires et les aéronefs, selon le cas) répondront aux affections SAR selon les nécessités et

○ Une portion des océans Atlantique, Arctique et Pacifique tel que défini dans les conventions et accords internationaux ○ Le lac Melville, le golfe et le fleuve Saint-Laurent et la partie canadienne des Grands Lacs et de leurs affluents. Voici les limites précises de cette zone de responsabilité : ▪ la rivière Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, de la mer au pont de Fredericton, situé à 45° 55' N et 066° 35' O ▪ la rivière Miramichi, de la mer au pont situé à 47° 01' N et 065° 01' O ▪ la rivière des Outaouais, de Montréal vers le nord-ouest jusqu'à 074° 24' de longitude O ▪ le fleuve Fraser de la mer jusqu'à 122° 44' de longitude O ▪ la rivière Skeena de la mer jusqu'à 129° 55' de longitude O ▪ la rivière Saguenay jusqu'à 071°05'O (secteur Chicoutimi) ▪ la rivière Richelieu jusqu'à la frontière canado-américaine • La zone ne comprend généralement pas les affluents, les voies navigables et les	au besoin, lorsqu'elles sont en fonction en mer ou au port, à une heure d'avis • Les catégories suivantes d'incidents représentent la variation des conditions qui influent sur les capacités et les moyens requis en ressources SAR et leurs capacités pour maintenir des normes de service SAR. Le rendement se mesure en pourcentage de vies sauvées par rapport au nombre total de vies en danger. (Nombre de vies sauvées ÷ Nombre de vies en danger × 100 = Rendement exprimé en pourcentage) <u>Incident ordinaire (A) – 90 %</u> ▪ Incident caractérisé par les conditions suivantes : a. L'incident se produit à un endroit où une ressource est en mesure de répondre dans un court délai. Cela signifie que le système SAR reçoit une notification rapide et que la ressource qui répond se trouve dans les environs; b. Une fois rendue sur les lieux, la ressource qui répond détecte et localise rapidement l'objet de la recherche; c. Les conditions environnementales (p.ex., visibilité, vitesse du vent, état de la mer, etc.) ont peu d'impact sur la réussite de l'intervention; d. Les conditions hydrographiques et géographiques (profondeur de l'eau, présence de lignes de ressac, de récifs et de barres de sable, etc.) ont peu d'impact sur la réussite de l'intervention; ou e. La ressource qui répond dispose de la capacité et des moyens nécessaires pour mener une intervention efficace. Cela signifie, par exemple, que la ressource qui répond est en mesure d'agir dans les conditions environnementales existantes, en cours de déplacement et sur les lieux de l'incident.

cours d'eau communicants et elle n'englobe pas les eaux intérieures du Canada • Les services sont assurés selon la disponibilité et conformément aux divers Protocoles d'entente portant sur les missions SAR dans des régions à l'étranger, habituellement adjacentes à la zone canadienne (p. ex. la partie des Grands Lacs appartenant aux É.-U.)	<u>Incident à difficulté modérée (catégorie B) – 75 %</u> ▪ Incident caractérisé par un nombre significatif des conditions suivantes : a. L'incident se produit à un endroit où une ressource est en mesure de répondre dans un délai raisonnable. Cela signifie que le système SAR reçoit une notification après un certain délai et/ou que la ressource qui répond doit franchir une certaine distance pour arriver sur les lieux. b. La détection et la localisation de l'objet de la recherche exigent une certaine capacité de recherche ainsi que des techniques et de l'équipement de recherche ordinaires, une fois que la ressource qui répond est rendue sur les lieux. c. Les conditions environnementales (visibilité, vitesse du vent, état de la mer, etc.) peuvent présenter des difficultés de niveau modéré pour la réussite de l'intervention. d. Les conditions hydrographiques et géographiques (profondeur de l'eau, présence de lignes de ressac, de récifs et de barres de sable, etc.) peuvent présenter des difficultés de niveau modéré pour la réussite de l'intervention. e. La ressource qui répond dispose de la capacité et des moyens nécessaires pour mener une intervention efficace. Cela signifie, par exemple, que la ressource qui répond est en mesure de transférer et d'héberger de nombreux survivants lors d'un incident dans des conditions de mer agitée. <u>Incident à difficulté élevée (catégorie C) – 50 %</u> ▪ Incident caractérisé par un nombre significatif des conditions suivantes : a. L'incident se produit à un endroit où une ressource n'est en mesure de répondre qu'après un long délai. Cela signifie que le système SAR reçoit une notification après un long délai et/ou que la ressource qui répond

	doit franchir une grande distance pour arriver sur les lieux. b. La détection et la localisation de l'objet de la recherche exigent une capacité de recherche considérable ainsi que des techniques de recherche normales ou modifiées et de l'équipement spécialisé, une fois que la ressource qui répond est rendue sur les lieux. La détermination d'un repère de recherche pose souvent des difficultés et exige l'évaluation permanente des conditions en vue de la mise à jour. c. Les conditions environnementales (visibilité, vitesse du vent, état de la mer, etc.) peuvent présenter des difficultés de niveau élevé pour la réussite de l'intervention. d. Les conditions hydrographiques et géographiques (profondeur de l'eau, présence de lignes de ressac, de récifs et de barres de sable, etc.) peuvent présenter des difficultés de niveau élevé pour la réussite de l'intervention. e. La ressource qui répond dispose de la capacité et des moyens nécessaires pour mener une intervention efficace. Cela signifie, par exemple, que la ressource qui répond est en mesure d'évacuer, de traiter et d'héberger de nombreux survivants lors d'un incident dans des conditions maritimes et météorologiques particulièrement mauvaises.

Annexe A - Engagement global de déglaçage

Un engagement global de déglaçage est une demande de service de déglaçage présentée à la GCC par un client déterminé ou un groupe de clients, dans une zone géographique et pour une période définie. Le tableau ci-dessous indique le type de navire normalement requis pour fournir les services de déglaçage dans cette zone; il ne reflète pas le type ou le nombre réel de brise-glaces requis ou disponibles pour accomplir le service.

Arctique

n°	Secteur	Description	Période j/m	Type de brise-glace
A01	Baie d'Hudson	Baie d'Hudson et zones 16 et 14 du RSSPPEA	03/07 - 24/10	Brise-glace Arctique
A02	Bassin Foxe	Zone 8 du RSSPPEA, sauf le détroit de Fury et d'Hecla	20/08 - 15/09	Brise-glace Arctique
A03	Détroit d'Hudson	Zone 15 du RSSPPEA, y compris la baie d'Ungava	03/07 - 24/10	Brise-glace Arctique
A04	Est de Baffin	Zones 10 et 9 du RSSPPEA	14/08 - 18/09	Brise-glace Arctique
A05	Est du détroit de Parry	Zone 13 du RSSPPEA et du chenal Wellington jusqu'au détroit Penny	10/08 - 15/10	Brise-glace Arctique
A06	Ouest du détroit de Parry	Zone 2 du RSSPPEA, détroit de Peel, détroit de Franklin, nord du chenal Byam Martin à l'île Cameron et le détroit de M'Clure	10/08 - 15/10	Grand brise-glace Arctique
A07	Pelly	Zone 5 du RSSPPEA, golfe de Boothia, ruisseau Prince Regent, y compris le détroit de Fury et d'Hecla et le détroit de Bellot	12/08 - 13/10	Grand brise-glace Arctique
A08	Ellesmere	Zone 3 du RSSPPEA, détroit de Jones, la mer de Lincoln et les approches d'Alert	24/08 - 05/09	Grand brise-glace Arctique
A09	Victoria	Zones 7 et 11 du RSSPPEA	12/08 - 13/10	Brise-glace Arctique, Brise-glace léger
A10	Beaufort	Ouest des zones 12 et 4 du RSSPPEA jusqu'à la frontière Can./É.-U.	10/07 - 06/10	Brise-glace Arctique, Brise-glace léger
A11	Barrow	Ouest de la frontière Can./É.-U. jusqu'à Icy Cape	10/07 - 06/10	Grand brise-glace Arctique, Brise-

		en Alaska		glace léger
A12	Groenland ouest	Est de la baie de Baffin, île Disko jusqu'au cercle arctique aux limites de la zone 10 du RSSPPEA	05/07 - 15/08	Brise-glace Arctique

Côte est, golfe et fleuve Saint-Laurent

n°	Secteur	Description	Période j/m	Type de brise-glace
N01	Nord du Labrador	Cap Chidley à Cap Makkovik	15/10 - 15/12 15/05 - 15/07	Brise-glace léger
N02	Centre du Labrador	Cap Makkovik à Cap North	15/10 - 15/12 15/05 - 15/07	Brise-glace léger, Brise-glace Arctique
N03	Sud du Labrador	Cap North à Forteau	15/12 - 07/01 15/05 - 15/07	Brise-glace léger
N04	Côte nord-est de Terre-Neuve	Cap Bauld à Cap Freels	01/01 - 01/06	Brise-glace léger
N05	Côte est de Terre-Neuve	Cap Freels à Cap St. Francis	15/02 - 15/05	Brise-glace léger, Brise-glace Arctique
N06	Côte sud de Terre-neuve	Cap St. Francis à Cap St. Mary's	01/04 - 01/05	Brise-glace léger
N07	Baie de Plaisance	Cap St. Mary's à Lamaline	01/04 - 01/05	Brise-glace léger
N08	Côte sud-ouest de Terre-neuve	Lamaline à Havre Margaree	15/02 - 15/05	Brise-glace léger
N09	Côte ouest de Terre-neuve (sud)	Fox Roost à South Head	15/02 - 15/05	Brise-glace léger, Brise-glace Arctique
N10	Côte ouest de Terre-neuve (nord)	South Head à St. Barb's	15/02 - 15/05	Brise-glace léger
N11	Haute mer Atlantique (partie nord)	Secteur au nord du 51°N entre le 60^{e} et 200^{e} mille au large	15/02 - 15/05	Brise-glace léger, Brise-glace Arctique
N12	Haute mer Atlantique (partie sud)	Secteur au sud du 51°N entre le 60^{e} et 200^{e} mille au large	15/02 - 15/05	Brise-glace léger, Brise-glace Arctique
M01	Baie des Chaleurs (sud)	Dalhousie à Birch Pt. (partie sud)	21/12 - 15/04	Brise-glace léger, Brise-glace Arctique
M02	Sud-ouest du Golfe	Birch Pt. à Pt. Escouminac à North Pt. jusqu'à la frontière	01/01 - 10/06	Brise-glace léger, Brise-glace Arctique

M03	Centre ouest du Golfe	North Pt. à East Pt. et partie nord de l'Î.-P.-É.	07/01 - 28/03	Brise-glace léger, Brise-glace Arctique
M04	Miramichi	Rivière Miramichi	01/01 - 07/04	Brise-glace léger
M05	Détroit de Northumberland (ouest)	Détroit de Northumberland à partir de Pt. Escouminac jusqu'à Charlottetown	01/01 - 26/04	Brise-glace léger, Brise-glace Arctique
M06	Détroit de Northumberland (est)	Détroit de Northumberland à partir de Charlottetown jusqu'à Cape North	18/01 - 26/04	Brise-glace léger, Brise-glace Arctique
M07	Sydney	Île Scatarie à 46°N 58° 40'O à Cape North	28/01 - 29/04	Brise-glace Arctique, Brise-glace léger
M08	Cap Breton, côte sud	Cap de Canso à 45°N 60°O à 46°N 58°40'O jusqu'à l'île Scatarie	22/01 - 20/04	Brise-glace léger
M09	Côte sud-ouest de Nouvelle-Écosse	Ouest du cap de Canso, y compris la baie de Fundy	22/01 - 20/04	Brise-glace léger
L01	Lac St-Louis	De St-Lambert jusqu'au chenal Beauharnois incluant le chenal sud	15/12 - 31/12 20/03 - 02/04	VCA, Brise-glace léger, Brise-glace Arctique
L02	Trois-Rivières	De Grondines à St-Lambert (Montréal)	15/12 - 31/03	VCA, Brise-glace léger, Brise-glace Arctique
L03	Québec	De l'Île Blanche à Grondines	15/12 - 31/03	Brise-glace léger, Brise-glace Arctique
L04	Saguenay	Du Bic à l'île Blanche, y compris le Saguenay	21/12 - 31/03	Brise-glace léger, Brise-glace Arctique
L05	Sept-Îles	De 66°O à Bic	21/12 - 15/04	Brise-glace léger, Brise-glace Arctique
L06	Anticosti sud	Du 66°O à Pte à la Renommée à 47°38'N 60°35'O à 48°40'N 60°00'O à 49°52'N 64°31'O à 50°18'N 64°31'O à 48°40'N 60°00'O à 49°52'N 64°31'O à 50°18'N 64°31'O	01/01 - 15/04	Brise-glace léger, Brise-glace Arctique
L07	Anticosti nord	Du 50°18'N 64°13'O à 49°52'N 64°31'O à 48°40'N 60°00'O à 49°46'N 59°35'O à 50°18'N 64°13'O	01/01 - 15/04	Brise-glace léger, Brise-glace Arctique

L08	Basse-Côte-Nord	Du 50°18'N 64°13'O à 49°46'N 59°35'O à 51°11,8'N 57°07,5'O jusqu'à la frontière Québec/Labrador	01/01 - 15/04	Brise-glace léger, Brise-glace Arctique
L09	Îles-de-la-Madeleine	Du 48°13'14''N 63°47'33''O le long de la frontière régionale jusqu'au 47°38'N 60°35'O à 48°15'N 62°17'O à 48°13'14''N 63°47'33''O	01/01 - 15/04	Brise-glace léger, Brise-glace Arctique
L10	Gaspé/Chaleurs	De la rivière Restigouche vers l'est à 48°13'14''N 64°25'22''O à 48°15'N 62°17'O jusqu'à 49°00'N 64°24'O	01/01 - 15/04	Brise-glace léger, Brise-glace Arctique, VCA
L11	Les Rivières	Lac St-Louis, R. Châteauguay, R. des Prairies, R. des Milles-Îles, R. L'Assomption, Lac St-Pierre, R. Maskinongé, R.-du-Loup, R. Yamaska, R. St-François, R. Nicolet, Pont de Trois-Rivières, R. de Bécancour, R. Batiscan	01/01 - 05/04	VCA

Grands Lacs

n°	Secteur	Description	Période j/m	Type de brise-glace
C01	Lac Ontario jusqu'à Beauharnois	Partie amont de l'écluse de Beauharnois jusqu'à la baie de Quinte	21/03 - 15/04	Brise-glace léger
C02	Est du lac Érié	Est du lac Érié - Port Colborne/Buffalo vers l'ouest jusqu'à Port Stanley	21/12 - 15/04	Brise-glace léger
C03	Ouest du lac Érié	Port Stanley à Sarnia, incluant le passage Pelee, rivière Detroit et rivière St. Clair	21/12 - 15/04	Brise-glace léger
C04	Lac Huron	Port Goderich, Sarnia, Lac Huron	21/12 - 15/04	Brise-glace léger
C05	Baie Géorgienne	Baie Géorgienne, chenal nord du lac Huron	21/12 - 15/04	Brise-glace léger
C06	Rivière St. Mary's	Rivière St. Mary's, Detour Reefs à Gros Cap Lt.	21/03 - 15/04	Brise-glace léger
C07	Lac Supérieur	Tout le lac Supérieur à l'exclusion des ports de Thunder Bay et de Duluth	21/03 - 15/04	Brise-glace léger
C08	Thunder Bay	Port de Thunder Bay	21/03 - 15/04	Brise-glace léger
C09	Ouest du lac Supérieur	Port de Duluth	21/03 - 15/04	Brise-glace léger